



SEGURANÇA PÚBLICA E MOBILIDADE ATIVA: RELAÇÃO (IN) VISÍVEL NA CONSOLIDAÇÃO DA BICICLETA EM DESLOCAMENTOS URBANOS

William Willrich¹; Márcia de Andrade Pereira Bernardinis²;

¹ *Universidade Federal do Paraná, willrich@ufpr.br*

² *Universidade Federal do Paraná, profmarcia.map@gmail.com*

RESUMO

Modais não-motorizados popularizam-se como alternativa ao elevado índice de motorização e representam uma resposta sustentável para deslocamentos urbanos. Políticas públicas, Planos Diretores, além de Planos Cicloviários colaboram para a difusão da bicicleta como meio de transporte utilitário, atraindo não só usuários das periferias, mas de setores sociais elitizados. A pesquisa investiga que uma maior adesão à ciclomobilidade pode ser influenciada não só pela existência de uma infraestrutura adequada e uma segurança viária satisfatória, mas também pelo nível de segurança pública a que os usuários são expostos. A análise entre Curitiba e São José dos Pinhais-PR configura um recorte que comporta locais de vulnerabilidade socioambiental junto à Bacia do Rio Iguaçu cuja infraestrutura cicloviária está imersa em áreas de lazer e preservação ambiental coincidindo com trechos de ocupações irregulares. Esses espaços permitiriam avaliar a percepção da segurança pública ao se utilizar a bicicleta. Este relatório demonstra as primeiras constatações sobre a problemática exposta, cuja conclusão visa colaborar para políticas e instrumentos mais assertivos, além de explorar a bicicleta como potencial meio de transporte nos deslocamentos metropolitanos, contribuindo para diminuição de modais individuais motorizados.

PALAVRAS-CHAVE: Modais Ativos, Segurança Pública, Ciclomobilidade, Transporte Metropolitano.

1. INTRODUÇÃO

Ciclorrotas sinalizadas e segregadas de veículos motorizados não têm contribuído para utilização efetiva de bicicletas no cenário urbano brasileiro. Estruturas cicloviárias subutilizadas geram questionamentos frente às condições degradadas dos transportes coletivos e do trânsito caótico. Os crescentes crimes contra o cidadão permitem associar a segurança pública à baixa utilização desse modal (LADRÕES..., 2019). Desse modo, compreender tais interações, ainda pouco exploradas na mobilidade urbana, pode contribuir para políticas e instrumentos mais assertivos na consolidação da bicicleta como meio de transporte sustentável e sua aplicação junto ao transporte metropolitano.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade brasileira privilegia há décadas veículos individuais automotores promovendo um espaço urbano não-democrático e impactando negativamente na qualidade



de vida da população: expondo-a ao estresse; à poluição atmosférica e sonora e; aos acidentes de trânsito (ARAÚJO et al., 2010). A elevada taxa de motorização é multifatorial: má qualidade e tarifas inflacionadas do transporte coletivo; incentivos fiscais e de crédito para aquisição de automóveis aliados ao crescimento da renda média nos anos 2000 (GOMIDE e GALINDO, 2013) e; o planejamento urbano que separa grupos sociais e atividades por meio de grandes distâncias (CALDEIRA, 2011; MONTE-MÓR, 2008).

Com a Política Nacional de Mobilidade Urbana diretrizes comprometidas com o transporte coletivo e não-motorizado são implementadas (BRASIL, 2013). O modal cicloviário timidamente começa a ser visto como meio de transporte e não como meio de lazer (VASCONCELLOS, 2016).

Com relação à percepção espacial, esta é obtida por um processo cognitivo de interação bilateral entre o usuário e ambiente. Lynch (1997) destaca o processo de leitura espacial que, apesar de individual e variável, possui padrões observáveis: o ambiente construído é mentalmente reconhecível e quando associado a uma iluminação adequada, como coloca Zhang et al. (2007), há uma maior legibilidade oferecendo a sensação de segurança ao usuário. Entretanto, quando os espaços não são conhecidos ou legíveis ocorrem sentimentos de medo e angústia (LYNCH, 1997). Jacobs (2000) coloca que a sensação de segurança provém da maior comunicação visual entre o ambiente público e privado, além de uma rede intrincada de padrões comportamentais. A segregação socioespacial tem se acentuado e é atribuída à justificativa de que, pelo medo do crime, diferentes grupos sociais excluem determinadas parcelas populacionais reorganizando simbolicamente o espaço urbano (CALDEIRA, 2011).

Portanto, investigar os motivos pelos ciclistas serem visados pelo crime é fundamental para o entendimento da percepção de segurança destes usuários. Os estudos de Zhang et al. (2007), Nettle et al. (2012) e Mburu et al. (2016) relacionam variáveis que colocam a bicicleta como alvo para furtos e roubos: disponibilidade, fácil comercialização, crescente demanda, crescente valor agregado, além da dificuldade em se proteger os ciclistas. Gangues especializadas no furto e roubo de bicicletas têm se difundido no Brasil e elevado o nível de violência dos ataques (LADRÕES..., 2019).



3. METODOLOGIA

A pesquisa estrutura-se em uma fase exploratória inicial composta pela revisão bibliográfica mediante uso de fontes primárias e secundárias. No momento o trabalho está na fase descritiva junto ao levantamento de mapas e crimes, além da consulta a órgãos governamentais e instituições relacionadas. Posteriormente, pretende-se aplicar questionários para compreender a percepção dos usuários, bem como levantamentos de campo para subsidiar a leitura do espaço urbano. Com estas análises busca-se identificar elementos-chave na geração de insegurança como: formas construídas; espaço privado; espaço público; tecido urbano; conexões visuais; marcos; áreas de refúgio; iluminação e conservação das ciclorrotas. O objetivo final é subsidiar um embasamento sólido e teórico sobre as percepções dos ciclistas em face da criminalidade nos locais de estudo.

4. RESULTADOS PRELIMINARES

O local de estudo trata-se da divisa entre de Curitiba e São José dos Pinhais: uma região com intenso processo de periferização intensificado nos anos 1990 com a expansão de ocupações irregulares contribuindo para desigualdade territorial e o efeito centro-periferia (SOUZA, 2002; CALDEIRA, 2011). O adensamento populacional dessa área é significativo: a taxa de crescimento urbano de São José dos Pinhais é de 2,60% contra 0,99% de Curitiba (IPARDES, 2019), o que aliado à reestruturação do transporte coletivo metropolitano em 2015 gera aumento na demanda por deslocamentos. A bicicleta é, nesse contexto, cada vez mais utilizada e tem sido um alvo crescente de furtos e roubos. A incompreensão desse fenômeno frente à implantação das ciclorrotas torna-se o motivo de um provável desestímulo para novos usuários do modal.

6. CONCLUSÕES

A bicicleta representa avanços para universalização do transporte urbano. O impacto da segurança pública no modal é pouco explorado impedindo um planejamento adequado. Conhecer o motivo da subutilização de ciclorrotas promoveria não só melhorias nos deslocamentos, mas traria ao debate o uso das ruas e a própria urbanidade.

Futuramente pretende-se ampliar as investigações da relação entre metrópole e metropolitano, o modelo de gestão urbana e, a análise de políticas de mobilidade: tanto em



Curitiba quanto em São José dos Pinhais. A realização das entrevistas é fundamental para compreender a escolha de trajetos e horários, além do estudo da percepção de segurança pública dos usuários nos trechos cicláveis, tornando essa relação visível aos planejadores quando da implantação de sistemas cicloviários.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M.R.M. et al. Andar de Bicicleta: Contribuições de um Estudo Psicológico sobre Mobilidade. **Temas em Psicologia**, Ribeirão Preto, v. 17, n. 2, p.481-495, out. 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades (Org.). **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2013. 37 p. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana.

CALDEIRA, T.P.R. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. 3. ed. Sao Paulo: EDUSP, 2011

GOMIDE, A.A.; GALINDO, E.P. A Mobilidade Urbana: Uma Agenda Inconclusa ou o Retorno Daquilo que Não Foi. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p.27-39, out. 2013.

IPARDES. **Caderno Estatístico: Município de São José dos Pinhais**. 2019. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=83000&btOk=ok>
Acesso em: 27 nov. 2020.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LADRÕES agridem ciclistas e roubam bicicletas em Curitiba. Curitiba: Globo G1, 2019. (3 min.), son., color. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/videos/t/todos-os-videos/v/ladroses-agridem-ciclistas-e-roubam-bicicletas-em-curitiba /5554034> . Acesso em: 21 jul. 2019

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MBURU, L.W. *et al.* Environmental Risk Factors Influencing Bicycle Theft: A Spatial Analysis in London, UK. **Plos One**, [S.L.], v. 11, n. 9, p. 1-19, 19 set. 2016.

MONTE-MÓR, R.L.M. **Do Urbanismo à Política Urbana: Notas sobre a Experiência Brasileira**. In: COSTA, G.M.; MENDONÇA, J.G. de. Planejamento Urbano no Brasil: Trajetórias, Avanços e Perspectivas. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

NETTLE, D. *et al.* ‘Cycle Thieves, We Are Watching You’: Impact of a Simple Signage Intervention Against Bicycle Theft. **Plos One**, [S.L.], v. 7, n. 12, p. 1-5, 12 dez. 2012.

SOUZA, M.L. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 560 p.



VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: ITDP, 2016. p. 57-79.

ZHANG, L *et al.* Bicycle-Theft Victimization in Contemporary Urban China. **Journal Of Research In Crime And Delinquency**, [S.L.], v. 44, n. 4, p. 406-426, nov. 2007.